

Κυρίες & Κύριοι προσκεκλημένοι

Κυρίες & Κύριοι Μέτοχοι

Η πρώτη αυτή ομιλία μου προς τη Γενική Συνέλευση των Μετόχων, ως Προέδρου του νέου Διοικητικού Συμβουλίου του Ομίλου, εντάσσεται στο πλαίσιο της τακτικής ενημέρωσης των μετόχων από το Δ.Σ. για την εκάστοτε θέση του Ομίλου στην ελληνική και διεθνή αγορά και κυρίως για τους άξονες και στόχους της στρατηγικής μας για τη λειτουργία και ανάπτυξη του. Για την αιτιολόγηση των επιλογών μας, κρίνεται απαραίτητη μια κατ' αρχήν σύντομη επισκόπηση της Παγκόσμιας Οικονομίας και του Διεθνούς Πετρελαϊκού Περιβάλλοντος, στο πλαίσιο των οποίων διαμορφώνεται η στρατηγική μας για τη λειτουργία και ανάπτυξη του Ομίλου.

### **Η Παγκόσμια Οικονομία<sup>1</sup> το 2015**

Το 2014 συνεχίστηκε η ανάκαμψη της παγκόσμιας οικονομίας (3,4%), με το ρυθμό αύξησης του ΑΕΠ των προηγμένων οικονομιών να ενισχύεται κατά 0,4%, φτάνοντας το 1,8%, ενώ των αναδυόμενων να επιβραδύνεται από 5,0% σε 4,6%. Οι περισσότερες από τις ανεπτυγμένες οικονομίες, με εξαίρεση την Ιαπωνία, παρουσίασαν αύξηση του ΑΕΠ τους, με τον ρυθμό ανάπτυξης των ΗΠΑ να διαμορφώνεται στο 2,4%, υψηλότερος κατά 0,2% σε σχέση με πέρυσι παρά την ολοκλήρωση του προγράμματος ποσοτικής χαλάρωσης. Όσον αφορά τις αναδυόμενες οικονομίες, ο ρυθμός ανάπτυξης της Κίνας υποχώρησε στο 7,4% από 7,8% πέρυσι, ενώ της Ρωσίας μειώθηκε στο 0,6%, από 1,3%, κυρίως λόγω των κρυσώσεων και των αυξημένων γεωπολιτικών κινδύνων.

Αναφορικά με την οικονομία της ευρωζώνης, ο ρυθμός μεταβολής του ΑΕΠ της επέστρεψε σε θετικά επίπεδα, μετά από δύο χρόνια ύφεσης, αντανακλώντας βελτιωμένες οικονομικές επιδόσεις στις περισσότερες χώρες της. Το 2014, ο ρυθμός ανάπτυξης του ΑΕΠ της διαμορφώθηκε στο 0,9% ενώ προβλέπεται να αυξηθεί σε 1,5% το 2015. Η νομισματική πολιτική παρέμεινε χαλαρή, καθώς η ΕΚΤ μείωσε δύο φορές μέσα στο χρόνο το βασικό της επιτόκιο, ενώ αναμενόταν να προβεί σε πρόγραμμα ποσοτικής χαλάρωσης στις αρχές του 2015 για την αντιμετώπιση του αποπληθωρισμού.

<sup>1</sup> Πηγή: IMF, World Economic Outlook Update, Απρίλιος 2015

Σύμφωνα με τη σχετική μελέτη του Παγκόσμιου Οικονομικού Φόρουμ (World Economic Forum) οι εξελίξεις στην παγκόσμια οικονομία το 2015, διαμορφώνονται υπό την καθοριστική επίδραση αφ' ενός μεν του φαινομένου της κλιματικής αλλαγής (πολλαπλασιασμός ακραίων καιρικών φαινομένων, επιδείνωση της έλλειψης νερού) και της πλημμελούς αντιμετώπισης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων της παραγωγικής δραστηριότητας (αύξηση της μόλυνσης στον αναπτυσσόμενο κόσμο) αφ' ετέρου δε της δομής και της λειτουργίας του αναπτυξιακού μοντέλου της σύγχρονης περιόδου, απορρύθμισης των θεσμικών πλαισίων των εθνικών οικονομιών και της κυριαρχίας του χρηματοπιστωτικού κεφαλαίου, που ανέδειξε ως κρίσιμα προβλήματα : την ανάπτυξη χωρίς αύξηση της απασχόλησης, την αύξηση της εισοδηματικής ανισότητας και την υπερχρέωση των αναπτυσσόμενων οικονομιών, με συνέπεια την αποδιάρθρωση του κοινωνικού κράτους, την αποδυνάμωση της αντιπροσωπευτικής δημοκρατίας και την ενίσχυση του εθνικισμού που διευρύνεται επικίνδυνα μεταξύ άλλων και λόγω των ελλειμματικών πολιτικών ηγεσιών.

Στα κρίσιμα ζητήματα οικονομικής φύσεως, όπως η αύξηση της εισοδηματικής ανισότητας και η υποχώρηση της απασχόλησης ακόμα και όπου αναπτύσσεται η οικονομία, προστίθεται ο ήδη εντεινόμενος από το 2012 γεωστρατηγικός ανταγωνισμός με κύρια ζητήματα για το 2015 το Ουκρανικό και τη συνεχιζόμενη αποσταθεροποίηση της Μέσης Ανατολής με άμεσες συνέπειες την περαιτέρω ενίσχυση του μεταναστευτικού προβλήματος που ήδη έχει πάρει ανεξέλεγκτες διαστάσεις και αποκτά κυρίαρχη θέση στα προς αντιμετώπιση προβλήματα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ως καθοριστικής σημασίας εξελίξεις για τη διεθνή οικονομία το 2015 θεωρούνται, από την Παγκόσμια Τράπεζα, το ΔΝΤ, την Goldman Sachs, αλλά και από ανεξάρτητους οικονομολόγους, η λήξη της επταετούς περιόδου ποσοτικής χαλάρωσης και μηδενικών επιτοκίων της Ομοσπονδιακής Τράπεζας των ΗΠΑ (Fed) μετά την παγκόσμια χρηματοπιστωτική κρίση του 2008, η δρομολόγηση αλλαγής του οικονομικού μοντέλου της Κίνας, στο πλαίσιο της οποίας προεξοφλείται επιβράδυνση των ρυθμών ανάπτυξης της κινέζικης οικονομίας, καθώς επίσης και οι υφεσιακές επιπτώσεις στην οικονομία της Ρωσίας, λόγω των

οικονομικών κυρώσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Τέλος και σημαντικότερο για την πετρελαϊκή βιομηχανία οι βραχυπρόθεσμες αλλά και μεσοπρόθεσμες επιπτώσεις της σημαντικότερης πτώσης των τιμών του πετρελαίου.

Με βάση τις τελευταίες εκτιμήσεις του ΔΝΤ, ο ρυθμός αύξησης του ΑΕΠ των προηγμένων οικονομιών το 2015 προβλέπεται περί το 2,4% ενώ των αναδυόμενων να επιβραδύνεται περαιτέρω από 4,6% σε 4,3%. Ανάμεσα στις αναδυόμενες οικονομίες, αξιοσημείωτη είναι η επιβράδυνση που εκτιμάται για το ρυθμό ανάπτυξης της Κίνας, ο οποίος διαμορφώνεται στο 6,8% για το 2015, καθώς επίσης και ο αρνητικός ρυθμός ανάπτυξης της Ρωσίας (-3,8%).

*“Το περιβάλλον χαμηλής ανάπτυξης, χαμηλού πληθωρισμού και υψηλής ανεργίας που επικρατεί σήμερα, συναντά κοινά σημεία με τη δεκαετία του '80. Τότε η πολιτική των υψηλών επιτοκίων, μια ετεροχρονισμένη αντίδραση στις πετρελαϊκές κρίσεις της δεκαετίας του '70, είχαν οδηγήσει σε μείωση του ρυθμού αύξησης του πληθωρισμού κατά το ήμισυ την περίοδο 1983-85, με την οικονομική δραστηριότητα στα ευρωπαϊκά κράτη-μέλη του ΟΟΣΑ να κυμαίνεται στο 2,25 % το 1983 με 1987. Το 1982, η ανεργία στις επτά μεγαλύτερες οικονομίες του κόσμου κυμαίνονταν στο 8 % και στις μικρότερες έφθανε το 12 %. Μόνον η πτώση των τιμών του πετρελαίου στα 11 δολάρια το βαρέλι το 1986 από το υψηλό των 36 δολαρίων το βαρέλι αρχές του 1981 βοήθησε την πορεία των οικονομιών. Το ερώτημα είναι, εάν η σημερινή διολίσθηση των τιμών πετρελαίου θα ενισχύσει την παγκόσμια ζήτηση, κάτι που θα επιβεβαίωνε τους αισιόδοξους και θα ικανοποιούσε κεντρικές τράπεζες και τον υπόλοιπο κόσμο”.*

## **Ισοτιμίες**

Όπως προαναφέρθηκε η Ομοσπονδιακή Τράπεζα των ΗΠΑ (Fed) αποφάσισε την σταδιακή αναδίπλωση των μέτρων στήριξης με συνέπεια την ανατίμηση του δολαρίου. Το 2014 η μέση ισοτιμία \$/€ παρέμεινε σταθερή σε σχέση με πέρυσι, παρά τη συνεχή ισχυροποίηση του δολαρίου μετά το πρώτο εξάμηνο λόγω των εξελίξεων στη νομισματική πολιτική των κεντρικών τραπεζών. Η μέση ισοτιμία διαμορφώθηκε σε 1€=\$1,33 (2013: 1€=\$1,33), με υψηλό έτους στα 1€=\$1,39 και χαμηλό στα 1€=\$1,21, το χαμηλότερο από το 2006.

Το 2015, το ευρώ συνέχισε να αποδυναμώνεται σε σχέση με το δολάριο σημειώνοντας πτώση για 9 συνεχείς μήνες μέχρι και τον Μάρτιο του 2015, όταν η ΕΚΤ ξεκίνησε την εφαρμογή του προγράμματος ποσοτικής χαλάρωσης, με αύξηση ρευστότητας €60δισ το μήνα μέχρι το Σεπτέμβριο 2016. Το ευρώ έφτασε σε 11ετές χαμηλό στα 1,05 πριν ανακάμψει στα τρέχοντα επίπεδα του 1,12 δολάρια. Η ισχυροποίηση του δολαρίου ευνοεί τον κλάδο διύλισης, καθώς τα διεθνή περιθώρια, ο κύριος παράγοντας διαμόρφωσης της κερδοφορίας, υπολογίζονται και εκφράζονται σε δολάρια.

### **Περιβάλλον Πετρελαϊκής Βιομηχανίας<sup>2</sup>**

Η παγκόσμια ζήτηση πετρελαίου το 2014 ανήλθε στα 93,6 εκατ. βαρέλια ημερησίως, έναντι 91,4 εκατ. βαρελιών το 2013, αυξημένη κατά 0,7%, κυρίως λόγω αύξησης της κατανάλωσης σε αναπτυσσόμενες οικονομίες. Η Κίνα, σημείωσε αύξηση στη ζήτηση πετρελαίου κατά 3,0% φθάνοντας τα 10,4 εκατ. βαρέλια ημερησίως. Οι χώρες της Μέσης Ανατολής παρουσίασαν αύξηση 2,5% φθάνοντας τα 8,1 εκατ. βαρέλια ημερησίως. Οι Ευρωπαϊκές χώρες μέλη του ΟΟΣΑ μείωσαν τη ζήτησή τους κατά 2,2%, φθάνοντας τα 13,5 εκατ. βαρέλια ημερησίως, ενώ η ζήτηση στις χώρες της Βορείου Αμερικής παρέμεινε σταθερή στα 24,1 εκατ. βαρέλια ημερησίως, σε σχέση με την υποχώρηση που σημείωσε τα προηγούμενα χρόνια.

Η παγκόσμια παραγωγή πετρελαίου το 2014 ανήλθε στα 93,3 εκατ. βαρέλια ημερησίως έναντι 91,4 εκατ. βαρελιών το 2013, αυξημένη κατά 2,3%. Η αύξηση αυτή προέρχεται από τις χώρες εκτός ΟΠΕΚ, και πιο συγκεκριμένα από τις ΗΠΑ, καθώς ο ΟΠΕΚ διατήρησε αμετάβλητη την παραγωγή του στα 36,7 εκατ. βαρέλια ημερησίως, παρά τη συνεχόμενη πτώση της τιμής του πετρελαίου στο δεύτερο εξάμηνο. Συνολικά οι χώρες της Βορείου Αμερικής σημείωσαν αύξηση της παραγωγής κατά 10,4%, φθάνοντας τα 18,9 εκατ. βαρέλια ημερησίως, λόγω της ραγδαίας αύξησης της παραγωγής σχιστολιθικού πετρελαίου (shale oil) των ΗΠΑ.

Κατά το πρώτο τρίμηνο 2015, σημειώθηκε αύξηση +1,43 εκατ. βαρέλια ημερησίως στην παγκόσμια ζήτηση για προϊόντα πετρελαίου επηρεαζόμενη, μεταξύ άλλων, από τις χαμηλές τιμές αργού, την οικονομική ανάκαμψη σε αρκετές αγορές και τις ψυχρότερες καιρικές συνθήκες στο Β. Ημισφαίριο. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι

<sup>2</sup> Πηγή: IEA, "Oil Market Report", Μάιος 2015

η παραπάνω αύξηση προήλθε σε μεγάλο βαθμό από χώρες του ΟΟΣΑ και πιο συγκεκριμένα από τις Ευρωπαϊκές χώρες που σημείωσαν αύξηση +0,5 εκατ. βαρέλια ημερησίως (σε σχέση με πέρυσι), για πρώτη φορά μετά από αρκετά χρόνια πτώσης της ζήτησης, ενώ οι Ασιατικές χώρες σημείωσαν αύξηση κατά 0,7 εκατ. βαρέλια ημερησίως. Για το 2015, εκτιμάται ότι η παγκόσμια ζήτηση θα αυξηθεί κατά 1,1 εκατ. βαρέλια ημερησίως, με το 85% της αύξησης να προέρχεται από αναπτυσσόμενες χώρες (μη μέλη ΟΟΣΑ).

Αναφορικά με τη παγκόσμια παραγωγή, ο ΟΠΕΚ αποφάσισε εκ νέου να διατηρήσει αμετάβλητη την παραγωγή του στα 36,7 εκατ. βαρέλια ημερησίως, στη συνάντηση της 5 Ιουνίου, στην προσπάθεια του να διατηρήσει το μερίδιο αγοράς έναντι στους παραγωγούς σχιστολιθικού πετρελαίου, οι οποίοι συνεχίζουν να αυξάνουν τη συμμετοχή τους στην παγκόσμια παραγωγή. Σύμφωνα με τις τελευταίες εκτιμήσεις, η παραγωγή από τις χώρες εκτός ΟΠΕΚ αναμένεται να αυξηθεί συνολικά κατά 0,8 εκατ. βαρέλια ημερησίως το 2015, εκ των οποίων τα 0,5 προέρχονται από την Αμερική.

### **Ο Ανταγωνισμός στη Μεσόγειο εντείνεται**

Η αγορά της Μεσογείου είναι συνολικά ελλειμματική σε προϊόντα, κυρίως λόγω αδυναμίας κάλυψης της ζήτησης για ενδιάμεσα κλάσματα (diesel, gasoil). Το έλλειμμα αναμένεται να αυξηθεί λόγω ζήτησης για καύσιμα κίνησης (κυρίως ντίζελ).

Παράλληλα ο ανταγωνισμός στην περιοχή εντείνεται. Πρόσφατα ολοκληρώθηκε ένα μεγάλο έργο αναβάθμισης στο διυλιστήριο Izmit (>\$3 δισ.) στην Τουρκία, ενώ αναμένεται να ξεκινήσει η κατασκευή του διυλιστηρίου STAR στη Σμύρνη, δυναμικότητας 200kbrd και προϋπολογισμού \$5 δισ.

Επιπλέον μεγάλα έργα που θα προσθέσουν σημαντική διυλιστική ικανότητα είναι σε εξέλιξη στη Μ. Ανατολή. Ήδη έχουν ολοκληρωθεί 3 νέα μεγάλα διυλιστήρια (Jubail, Yanbu, Ruwais) συνολικής δυναμικότητας 1200kbrd, τα οποία εξάγουν, κυρίως ενδιάμεσα κλάσματα, τόσο στην Ασία όσο και στην Ευρώπη και αναμένεται να καλύψουν μέρος του ελλείμματος προσφοράς στη Μεσόγειο.

Τέλος σημαντική αύξηση δυναμικότητας αλλά και αναβαθμίσεις διυλιστηρίων πραγματοποιήθηκαν στη Ρωσία, οδηγώντας σε αύξηση των Ρωσικών εξαγωγών ντίζελ στην Ευρώπη, εντείνοντας σημαντικά τον ανταγωνισμό το 2013-14.

Η κρίση της ελληνικής οικονομίας, σε συνδυασμό με την ύφεση στην Ευρώπη, έχουν επιδράσει καταλυτικά στον κλάδο διύλισης στην Ελλάδα, οδηγώντας σε σημαντική αλλαγή του περιβάλλοντος στο οποίο δραστηριοποιούνται τα ελληνικά διυλιστήρια.

Η στροφή στην εξαγωγική δραστηριότητα έδωσε διέξοδο στα ελληνικά διυλιστήρια, τα οποία, λόγω της πτώσης της εγχώριας αγοράς, βρέθηκαν αντιμέτωπα με τον κίνδυνο χαμηλής αξιοποίησης της παραγωγικής τους δυναμικότητας. Έτσι, μετά από μια περίοδο σημαντικών επενδύσεων εκσυγχρονισμού και αναβάθμισης της δυναμικότητάς τους και υπό την πίεση της χαμηλής εγχώριας ζήτησης και των ασθενών προοπτικών της, αναζήτησαν νέες και επεκτάθηκαν στις υφιστάμενες αγορές του εξωτερικού, κυρίως σε χώρες εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ).

Αυτή η επιλογή, ωστόσο, εμπεριέχει αρκετές προκλήσεις, δεδομένων των ανταγωνιστικών πιέσεων που αναφέραμε παραπάνω.

Επιπλέον, τα εκτός ΕΕ διυλιστήρια δεν επιβαρύνονται με το κόστος συμμόρφωσης με τις ποιοτικές προδιαγραφές των προϊόντων και τις αποδεκτές περιβαλλοντικές επιδόσεις της παραγωγικής διαδικασίας που ισχύουν στην ΕΕ. Αυτό το γεγονός, σε συνδυασμό με την απουσία παρόμοιων προδιαγραφών στις εκτός ΕΕ αγορές στις οποίες απευθύνεται η πλειονότητα των προϊόντων που παράγει ο κλάδος, θέτει τα ελληνικά διυλιστήρια σε μειονεκτική ανταγωνιστική θέση, με τη δυσμενή προοπτική η θέση αυτή να χειροτερεύσει στο άμεσο μέλλον, πέραν των άλλων και εκ του γεγονότος ότι το κόστος αγοράς ηλεκτρικής ενέργειας έχει αυξηθεί υπέρμετρα τα τελευταία χρόνια.

[Στο μεταξύ, η πολιτική της ΕΕ για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής επιβάλλει στον κλάδο, μέσω του Συστήματος Εμπορίας Δικαιωμάτων Εκπομπών (ΣΕΔΕ), πρόσθετα κόστη: α) από τις εκπομπές CO<sub>2</sub> του ίδιου του κλάδου (άμεσο κόστος εκπομπών) και β) από την αύξηση των τιμών της ηλεκτρικής ενέργειας που καταναλώνει ο κλάδος, οι οποίες ενσωματώνουν το κόστος των εκπομπών CO<sub>2</sub> που προέρχονται από την ηλεκτροπαραγωγή (έμμεσο κόστος εκπομπών).

Επιπλέον, αβεβαιότητα υπάρχει σχετικά με την προστασία του κλάδου από τον κίνδυνο «διαρροής άνθρακα» σε μεσοπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο ορίζοντα. Η διαρροή άνθρακα οδηγεί σε μειωμένη οικονομική δραστηριότητα, χαμηλότερο εισόδημα και λιγότερες θέσεις εργασίας, όχι μόνο στον κλάδο αλλά και στην οικονομία συνολικά.]

Σαν αποτέλεσμα των ανωτέρω στην Ευρώπη, από το 2009 έχουν σταματήσει οριστικά τη λειτουργία τους, ή μείωσαν δυναμικότητα, ή μετατράπηκαν σε αποθηκευτικούς χώρους 26 διυλιστήρια, εκ των οποίων 4 το 2014. Δεδομένης της πλεονάζουσας δυναμικότητας πανευρωπαϊκά και της ανισορροπίας μεταξύ προσφοράς και ζήτησης στις κατηγορίες προϊόντων (έλλειμμα σε ενδιάμεσα κλάσματα, πλεόνασμα σε βενζίνη, μαζούτ), οι προκλήσεις για τον Ευρωπαϊκό κλάδο διύλισης και συγκεκριμένα για τη Μεσόγειο αναμένεται να συνεχιστούν τα επόμενα χρόνια.

Σε αυτό το περιβάλλον η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας, μέσω αύξησης περιθωρίων και μείωσης κόστους είναι βασικό σημείο της στρατηγικής όλων των εταιρειών διύλισης για επιβίωση και ανάπτυξη.

### **Η συνεισφορά του Ομίλου στην Εθνική Οικονομία**

Η συνεισφορά του Ομίλου στην εθνική οικονομία είναι αναμφισβήτητα σημαντική. Τα Ελληνικά Πετρέλαια είναι η μεγαλύτερη εταιρεία της χώρας στον κλάδο της διύλισης με 65% της διυλιστικής ικανότητας της χώρας καθώς επίσης ο μεγαλύτερος φορέας στην εγχώρια εμπορία λιανικής εμπορίας με μερίδιο 30% , ενώ τέλος διατηρεί ιδιαίτερα σημαντική παρουσία στις βαλκανικές χώρες και την Κύπρο. Σύμφωνα με τα στοιχεία της τελευταίας μελέτης του IOBE για τον κλάδο της διύλισης: Ο κλάδος της διύλισης, κατατάσσεται τρίτος μεταξύ των κλάδων της μεταποίησης, παρουσιάζοντας σημαντική διεύρυνση του μεριδίου του τα

τελευταία χρόνια, με περισσότερο από €1 δισ. ακαθάριστης προστιθέμενης αξίας, που αντιστοιχεί στο 0,5% του ΑΕΠ,.

- Το ανθρώπινο δυναμικό του κλάδου είναι ιδιαίτερα εξειδικευμένο και διατηρεί καλά αμειβόμενες θέσεις εργασίας συγκριτικά με άλλους βιομηχανικούς κλάδους. Συνολικά στον κλάδο εργάζονται άμεσα περίπου 4.100 άτομα.

- Ο κλάδος παρουσιάζει ισχυρή επενδυτική δραστηριότητα, με επενδύσεις συνολικού ύψους €2,7 δισ. την περίοδο 2009-2012 κατά την οποία το ΑΕΠ της χώρας συρρικνώθηκε κατά περισσότερο από 20%.
- Οι στενά συνδεδεμένοι με τον κλάδο τομείς χονδρικού και λιανικού εμπορίου προϊόντων πετρελαίου προσφέρουν άμεσα στην εθνική οικονομία επιπλέον €500 εκατ. προστιθέμενης αξίας και τουλάχιστον 23.000 θέσεις εργασίας, συμπεριλαμβανομένων των μεταφορών καυσίμων από ανεξάρτητους μεταφορείς.

Αν -εκτός από την άμεση συμβολή- ληφθούν υπόψη οι έμμεσες και προκαλούμενες επιδράσεις του κλάδου στην οικονομία, εκτιμάται ότι μέσω της δραστηριότητάς του ο κλάδος διύλισης συνεισφέρει περίπου €3,8 δισ. εγχώριου προϊόντος (περίπου 2,1 % του ΑΕΠ) και περισσότερες από 40.000 θέσεις εργασίας στην εθνική οικονομία. Ιδιαίτερα σημαντική είναι επίσης η συνεισφορά του κλάδου στα φορολογικά έσοδα και στα έσοδα από εργοδοτικές εισφορές.]

#### **Σημαντικά Γεγονότα το 2015**

- Η υπό διαπραγμάτευση συμφωνία ανάμεσα στην Ελλάδα και τους εταίρους/δανειστές της αναμένεται να περιορίσει την αβεβαιότητα. Παρόλα αυτά οι κίνδυνοι παραμένουν αναφορικά με την εφαρμογή της και τις εξελίξεις μετά το τέλος της παράτασης του προγράμματος. Επιπλέον τα μέτρα που φέρεται ότι θα αποτελούν μέρος της συμφωνίας είναι πιθανό να επηρεάσουν αρνητικά την ανάπτυξη.
- Η σημαντική βελτίωση των περιθωρίων διύλισης, ως αποτέλεσμα της σταθεροποίησης των χαμηλών τιμών αργού το τελευταίο 3μηνο στα \$60-65/βαρέλι, καθώς και η αύξηση της παγκόσμιας ζήτησης για προϊόντα κατά 1.4 εκατ. βαρέλια ημερησίως. Συγκεκριμένα τα ενδεικτικά διεθνή περιθώρια τύπου FCC (Ασπρόπυργου), κυμάνθηκαν στα \$7/βαρέλι κατά μέσο όρο έναντι \$2,4/βαρέλι στο Α' εξάμηνο 2014, κυρίως λόγω αύξησης της ζήτησης για βενζίνη σε ΗΠΑ, Κίνα, Ινδία και άλλες αναδυόμενες αγορές.
- Πλην όμως για τον Όμιλο, χωρίς αμφιβολία το σημαντικότερο γεγονός ήταν το δυστύχημα που συνέβη στις 8 Μαΐου 2015 στο διυλιστήριο Ασπρόπυργου, το οποίο σαν αποτέλεσμα είχε την απώλεια 4 ανθρωπίνων ζωών.



Θα θέλαμε να εκφράσουμε και πάλι την αμέριστη συμπαράσταση και στήριξη της Εταιρείας προς τις οικογένειες των θυμάτων καθώς και τη σημασία που πρέπει να δίνουμε, ως Όμιλος, στην ασφαλή λειτουργία και διενέργεια όλων των εργασιών συντήρησης.

Η ασφάλεια στις εγκαταστάσεις μας βρίσκεται στο κέντρο της στρατηγικής μας. [Κατά το 2014 επενδύθηκαν άνω των €11 εκ. για την ασφάλεια, με προγραμματισμό για άλλα €24εκ. κατά την πενταετία 2015-2019, ενώ πραγματοποιήθηκαν πάνω από 35,000 ανθρωποώρες εκπαίδευσης στα διυλιστήριά μας. Σε κάθε περίπτωση, μετά το τραγικό συμβάν ] Έχουμε ήδη ξεκινήσει εκτεταμένο έλεγχο των διαδικασιών ασφαλείας και του τρόπου εφαρμογής τους, με σκοπό να προχωρήσουμε στις απαραίτητες βελτιώσεις και αλλαγές και να λάβουμε τα απαραίτητα μέτρα για την αποφυγή ανάλογων περιστατικών.

Σκοπεύουμε να αναδείξουμε ακόμα περισσότερο τη σημασία της ασφαλείας στη στρατηγική μας και να εργαστούμε για την εμπέδωση σχετικής κουλτούρας στο προσωπικό και τους συνεργάτες μας.

## **Στρατηγική**

Με βάση τις εξελίξεις τόσο στο διεθνές, όσο και στο εγχώριο οικονομικό περιβάλλον, η ενίσχυση της εξωστρέφειάς μας και του εξαγωγικού μας προσανατολισμού είναι μονόδρομος. Σε αυτό το πλαίσιο, η στρατηγική μας βασίζεται στην ασφάλεια, τη βιώσιμη ανάπτυξη και την ανταγωνιστικότητα, σκοπεύοντας στην υλοποίηση των κύριων στόχων για τα επόμενα 3 χρόνια για τη μετεξέλιξη της εταιρείας σε σημαντικό ενεργειακό Όμιλο στην Ανατολική Μεσόγειο που είναι οι ακόλουθοι :

1. Ενίσχυση της ασφαλείας σε όλες μας τις λειτουργίες (έμφαση στην εμπέδωση κουλτούρας σε όλη την οργάνωση, παρεμβάσεις με συμπληρωματικές επενδύσεις και εκπαίδευση όπου χρειάζεται).
2. Διαρκής εκπαίδευση και ανάπτυξη ανθρώπινων δεξιοτήτων. Εμπέδωση κουλτούρας, εξωστρέφειας και ανταγωνιστικότητας.
3. Πλήρης αξιοποίηση και αποτελεσματική εκμετάλλευση των επενδύσεων (περαιτέρω αύξηση της απόδοσης του διυλιστηρίου

Ελευσίνας, εκμετάλλευση συνεργειών μεταξύ των τριών διυλιστηρίων, βελτίωση ενεργειακής απόδοσης).

4. Επίτευξη και διατήρηση δομής λειτουργικού κόστους στα επίπεδα ανταγωνιστικής παρουσίας στην αγορά.
5. Βελτίωση των αποτελεσμάτων εκμετάλλευσης ανά επιχειρηματική μονάδα και βασική δραστηριότητα κάθε εταιρείας.
6. Ενίσχυση εξαγωγικού ρόλου στην Αν. Μεσόγειο (εκμετάλλευση ευκαιριών για αύξηση απόδοσης πράξεων εμπορίας)
7. Αύξηση μεριδίων εσωτερικής αγοράς, κατά 10%, στην επόμενη πενταετία.
8. Ασφαλής λειτουργία όλης της εφοδιαστικής αλυσίδας και πλήρης προσαρμογή στο σύστημα Εισροών Εκροών.
9. Διατήρηση ηγετικής θέσης στις Βιομηχανικές και Αεροπορικές πωλήσεις.
10. Περαιτέρω ανάπτυξη ιδιολειτουργούμενων πρατηρίων.
11. Μεγιστοποίηση αξίας επιχειρηματικών δραστηριοτήτων (πώληση μη στρατηγικών συμμετοχών, έμφαση στη βελτίωση της οικονομικής απόδοσης κύριων δράσεων).
12. Βελτίωση της απόδοσης των απασχολούμενων κεφαλαίων και της κεφαλαιακής διάρθρωσης με την αύξηση των ιδίων κεφαλαίων και μείωση του δανεισμού.